

施策名 (小項目)	公共交通の確保	決算書 P82	(款)2 総務費 (項)1 総務管理費 (目)11 地域振興費
コード	05-08-35	作成者	市民協働課長 杉田 和也 (tel 64-1806)

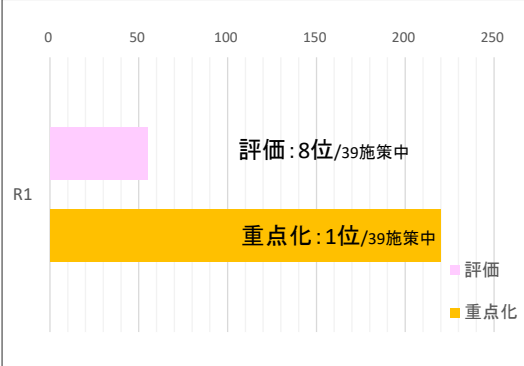
この施策の アピール ポイント	本市の公共交通機関は、鉄道ではJR山陽本線と赤穂線、路線バスでは宇野バスと市営バス・圏域バス（吉永～赤穂間）、離島航路では日生諸島と本土とを結ぶ定期船、各地区に点在するタクシーなどによって構成されている。バス路線を持たない地域も一部ありますが、ほぼ市内全域が公共交通でカバーされている
-----------------------	--

この施策の 平成30年度の 施政方針	公共交通の確保につきましては、市営バスの運行では、利便性と利用状況の検証を行い、効率的で使いやすい路線としてまいります。離島定期船の運航では、国の補助制度を活用して、持続可能な航路として維持してまいります。 また、公共交通の利用が困難な地域に居住する方に交付する「愛♡乗りタクシーチケット」につきましては、真に必要な方への交付とするための見直しを行ってまいります。
--------------------------	---

<備前市総合計画の内容から記載する>

① 政策の体系	基本構想（大項目）	生活環境政策「快適・活力」
	基本計画（中項目）	快適な生活が送れるまち
② 対象と目的 (誰のために、何のために)	児童、生徒、高齢者、障害者の方々の交通手段を持たない市民—いわゆる交通弱者の通学、通勤、通院、買い物などのための移動手段を確保する	
③ 現況と課題 (総合計画から現在の問題点を抽出)	市内には、路線バス、JR、定期船、タクシーなどの公共交通機関があり、市内ほぼ全域をカバーしています。路線バスは、人口減少や少子化等による利用者の減少により、路線の維持が困難となってきています。JR は、山陽本線と赤穂線が運行されていますが、県中部から離れるほど利用者が少なくなっているため、県東部に位置する本市においては利便性が低くなっています。本土と島を結ぶ定期航路は、民間事業者が運航していますが、架橋完成に伴う定期船利用者の激減により、航路維持が困難になっており、国の支援を受けながら持続可能な定期航路の運営が求められています。超高齢社会が到来する中、通院、買い物時の安心で便利な移動手段の確保が求められています。財政負担の抑制の観点からも、運行の効率化を図り、総合的に連携した地域の公共交通体系を構築していかねばなりません。	
④ 施策展開 (総合計画の施策部分から、実施する施策を抽出)	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちの活性化につなげる公共交通体系の構築</li> <li>路線バスの確保・維持と利便性の向上</li> <li>J R の利便性の向上</li> <li>海上交通の確保</li> <li>公共交通の利用促進</li> <li>公共交通空白地域の対策</li> </ul>	

⑤ 市民意識調査による施策の評価・重点化



評価結果の分析	市内路線バスは、市営バス運行開始以降、新規路線の運行開始や既存路線の増便等により、利便性向上を図ると共に、料金の引き下げによる利用促進も行っています。また生活交通チケットによるバス・タクシー・定期船の利用助成を行う施策やJR便のICOCA導入等の施策により、比較的高い評価となっています。
---------	--

重点化要望の分析	全ての年代において重点化を求める要望が高くなっており、公共交通の充実が求められています。市営バスを始め、JR・民間路線バス・タクシー・定期船等を持続可能な交通体系として維持確保し、引き続き利用者の増加を目指すと共に、駅周辺整備などにより移動販売サービス等の福祉施策とも連携して取り組みます。
----------	---

⑥ 施策成果指標（基本目標・基本施策・施策意図から設定）

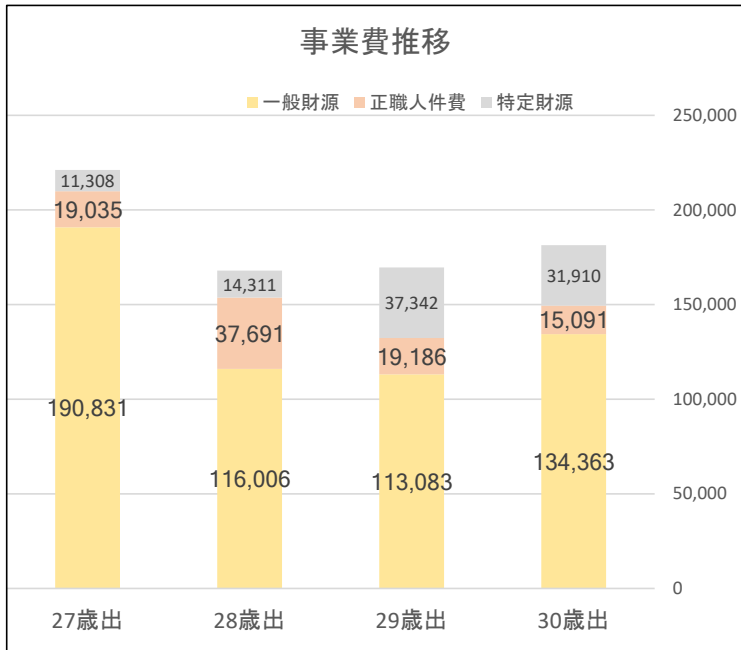
施策に対する成果指標名	単位	過年度実績			評価年度	成果指標の計算式の説明 ベンチマークの説明	目標値	
		H28	H29	H30				
成果指標 市営バス1便あたりの平均乗車人数	目標	4.5	4.5	4.5	年間乗車人数÷年間運行便数	R2	5.0	
	実績	2.8	2.5	2.6		R4	5.0	
	達成率 %	62.2	55.6	57.8				
	ベンチマーク							
参考指標 市営バスの運行維持・確保に係る市民1人あたりの税金投入額	目標	3,000	3,000	3,000	(運行経費－使用料)÷住基人口	R2	3,000	
	実績	3,280	3,788	3,986		R4	3,000	
	達成率 %	109.3	126.3	132.9				
	ベンチマーク							
参考指標 JR山陽本線・赤穂線の1日あたりの乗車人員(市内9駅の合計)	目標	3,000	3,000	3,000	岡山県統計年報より(H29が最新数値)	R2	3,000	
	実績	2,808	2,849	—		R4	3,000	
	達成率 %	93.6	95.0	—				
	ベンチマーク							
参考指標 離島航路年間乗船客数	目標	—	35,400	35,400	平成29年10月より補助航路認定	R2	40,000	
	実績	38,319	32,646	27,393		R4	40,000	
	達成率 %		92.2	77.4				
	ベンチマーク							
参考指標 参考指標 参考指標	目標							
	実績							
	達成率 %							
	ベンチマーク							

⑦ 目標達成に必要な新規事業（施策構成事務事業以外の事業）及び連携させる他部署の事業

実施主体	新規に必要な事業・連携が必要な事業	説明・期待される効果
バス事業者(タクシー事業者)	利用サービスの充実	市と運行受託事業者と協力しながら、利用者の増加を図り、経費の削減をしていく
まち整備課	JR駅周辺の駐車場整備	JR利用者の増加による増便

⑧ 施策の評価

項目	評価	5:非常に高い 4:高い 3:どちらともいえない 2:低い 1:非常に低い	
		判断理由(なぜ、そのランクと評価したのか)	
1 <成果指標の妥当性> 施策の目的・成果を表現しているか?	3	公共交通は地域の財産であり、市民自らが守り育てていかなければなりません。路線を確保・維持していくために、利便性の向上と運行の効率化を図りながら、利用者の増加を目指していきます。	
2 <事業構成の妥当性> 手段は最適か?	3	路線バス、JR、定期船等を将来にわたって持続可能な交通体系として維持確保していくためには、路線バスの市営化や定期航路の国庫補助航路の認定等において市が関わっていく必要があります。また、生活交通チケットの交付等の施策により、交通弱者の移動を支援していきます。	
3 <施策の有効性> 指標分析、評価年度・中長期の達成見込みは?	3	人口減少と少子高齢化が進む中で、公共交通の利用者を増加させることは難しい面もありますが、市営バスの新規路線の利用促進やバス、JR、定期船間の乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの改正等により利便性を向上させて、市民と観光客の利用者増につなげていきたい。	
進行年度(H31年度)の取組内容(課題解決状況)		平成31年4月からの市営バス片上和氣線の運行開始、7月からの生活交通チケットの宇野バスでの利用開始など、引き続き公共交通の利便性向上に取り組みます。生活交通チケットの交付については対象者に妊産婦を加える見直しを行いました。また、市営バスの利用者数増を図るために導入した、定期券料金の引下げとフリー乗車制等の効果を検証してまいります。	
翌年度(R2年度)の取組目標		引き続き市営バスの路線の見直しとダイヤ改正を検討し、利用しやすく効率的な運行に取り組みます。また、JRの利便性向上のための増便や延長運行についての要望を行うと共に、バスとの連携と利用促進を進めてまいります。	
二次評価者コメント		自らの移動手段を持たない市民にとって公共交通の果たす役割は大きい。こうした交通弱者をはじめ、市民が広く市の内外で活動できるよう、行政はその環境整備に努める必要がある。市内を運行する路線バス、船、タクシー、そして市外とを結ぶJRなど、将来にわたる持続可能な交通体系に向けて絶え間ない改善の努力を続けることが肝要である。	基本施策への貢献度 <b>4 やや高い</b>



事業費  
特定財源

1.8 億円  
0.3 億円

